



**Luc de Brabandere**

Philosophe d'entreprise,  
conférencier et auteur

■ Pour pouvoir commander un jour des objets par la pensée, il faudra d'abord bien comprendre comment une simple idée peut avoir un impact sur un objet.

tence en tant que telles, indépendantes de tout cerveau. Les premiers sont appelés monistes car ils soutiennent que l'esprit et le corps ne font qu'un. Les autres sont qualifiés de dualistes car pour eux la pensée possède une nature complètement différente de celle de la matière. Les deux thèses apparaissent incompatibles.

Pour les monistes, tout ce qui existe – y compris les idées – est “matière”, et peut donc être approché, voire étudié, par les scientifiques. Pour les dualistes par contre, la pensée n'est véhiculée par aucun médium, elle n'est dépendante d'aucun support, elle échappe complètement aux lois de la physique ou de la chimie.

## Pirouette philosophique

Depuis qu'il est ouvert, le débat semble s'être organisé en trois périodes.

Au début, l'humanité était plutôt moniste, sans doute par défaut. Si la pluie tombe, c'est parce qu'elle veut tomber, et si le fer rouille, c'est parce qu'il est triste.

Platon a certes réagi en présentant une théorie des idées qui postule l'existence d'un monde intelligible totalement séparé du monde sensible. Mais sa conception des choses a été contestée, voire balayée, par son élève et disciple Aristote, qui est resté la référence jusqu'à la Renaissance. Et Aristote est bien moniste.

Dans l'un des textes les plus secouant de l'histoire des idées, Descartes a présenté en 1643 une thèse révolutionnaire: une même substance ne peut à la fois penser et avoir des propriétés matérielles. Autrement dit, le corps ne peut dire “je”!

Le philosophe français se présente en champion du dualisme, et les conséquences de cette thèse sont nombreuses. Un animal par exemple n'est alors rien d'autre qu'une machine: son cœur est une pompe et son foie est un filtre.

Mais la thèse dualiste de Descartes se heurte très vite à de rudes problèmes conceptuels. Si la pensée est totalement distincte du corps, comment expliquer alors que l'on salive à la vue d'un citron ou que l'on rougit quand on se sent mal à l'aise?

Descartes reconnaissait lui-même les points faibles de sa théorie. Il crut s'en sortir par une pirouette philosophique en admettant l'existence au sein du cerveau d'une “glande pinéale” qui agit en tant que “check-point” où le corps peut quand même entrer en contact avec l'esprit.

Le troisième chapitre de l'histoire du binôme corps-esprit s'est ouvert au début du

XX<sup>e</sup> siècle avec la théorie de la relativité d'abord, et la physique quantique ensuite. Les deux théories ont en effet en commun d'avoir modifié fondamentalement la relation sujet-objet. Dorénavant, on admet que l'esprit modifie le corps qu'il observe! Et voilà donc le débat relancé.

Sans surprise, la plupart des penseurs sont aujourd'hui redevvenus monistes, et penseraient plutôt le rapport corps/esprit sur le mode ordinateur/programme. L'analogie est tentante car, si un programme a besoin d'un support pour fonctionner, on peut néanmoins décrire sa logique sans savoir de quel support il s'agit.

Mais, si l'on poursuit la métaphore, il reste bien sûr la question de savoir qui programme qui? Est-ce que l'homme reste maître de sa propre programmation, ou alors deviendrait-il programmable?

On peut certes sourire à l'idée d'une machine à café que l'on allumerait au réveil rien qu'en y pensant. Mais il ne faudrait pas que la machine puisse nous réveiller rien que parce qu'elle en a envie!

## OPINION

# Usagers du rail, vos droits ne resteront pas en gare!

■ Green Deal, transition écologique, développement durable, mobilité douce, nos gouvernements en ont plein la bouche. Et pourtant, rien ne bouge. Il est temps que cela change.



**Jean-Philippe Ducart**

Manager Public Affairs & Media Relation chez Test-Achats

Promouvoir le train n'est pas qu'une affaire de bonnes intentions. Bien entendu, nous sommes habitués au décalage entre le discours politique autour de la mobilité et les actes réellement posés. On entend parfois même certains décideurs affirmer que le rail est victime de son succès: de plus en plus de voyageurs mais une ponctualité en berne et un confort très relatif.

Pourtant, tout devrait être mis en œuvre pour rendre le rail encore plus attractif...

## Quid des droits des navetteurs?

Il est un domaine où des droits ont été arrachés de haute lutte par nos organisations, il s'agit des droits des passagers en cas de retard et d'annulation.

De manière très symbolique et depuis très longtemps, c'est le cas dans le domaine aérien. L'expérience a fait des jeunes pour les usagers du rail, mais aussi depuis peu pour les bus.

Il se fait que maintenant, vu l'explosion de la demande en matière ferroviaire, et vu le succès du secteur, le niveau de protection des usagers et des consommateurs serait sur le point d'être adapté à la hausse. C'est en tout cas la volonté logique et louable du Parlement européen.

Sur ce dossier, la vision des États membres, pour la plupart, est fort différente: protéger le plus possible sa ou ses compagnies nationales dans un réflexe frileux, sans aucune vision et manquant de la plus élémentaire ambition...

Pour autant, les citoyens européens sont en droit de recevoir cette information et doivent être en mesure d'ainsi comprendre les enjeux et les rapports de force qui font parfois le malheur de l'Europe, et donc de ses citoyens.

Souvent, en effet, même très souvent, des projets de textes ambitieux sont rédigés et même proposés mais restent lettres mortes par la seule volonté de gouvernements nationaux conservateurs et peu enclins à prendre des mesures concrètes d'encadrement.

## Pourtant, rien n'y fait

En l'occurrence, rien de plus concret que les droits des passagers ferroviaires... Des droits au quotidien... Des droits réels... Des droits fondamentaux en faveur de la mobilité, voire du bien-être de nos concitoyens. En effet, quoi de plus frustrant que de rater sa correspondance ou d'arriver en retard au boulot, tout en se voyant refuser toute compensation pour cas de force majeure?

Green Deal, transition écologique, développement durable, mobilité douce, nos gouvernements en ont plein la bouche. Et pourtant...

Et pourtant, l'occasion est belle pour ceux-ci de rendre le rail encore plus attractif. C'est en fait le contraire qui se passe: les États membres (dont la Belgique, représentée par son ministre de la Mobilité François Bellot) de l'Union européenne ne veulent pas de cette réforme et défendent un texte minimaliste pourri par les exceptions qui mangent le principe de protection.

L'optique est médiocre, c'est le moins que l'on puisse dire. Le faire savoir est vital car c'est aussi la confiance des citoyens et des consommateurs dans le processus européen qui est ici en jeu.

## Restons sur les bons rails

C'est la raison pour laquelle nous écrivons aujourd'hui: il faut tirer la sonnette d'alarme, il faut garder le cap sur de bons rails sans quoi les droits des usagers resteront en gare par la faute de quelques ministres trop proches de certains intérêts “nationaux”, loin de l'idée d'intérêt général.

Le seul objectif d'intérêt général est celui de rendre le transport par rail encore plus efficace, plus transparent, plus sûr et venant en aide aux usagers confrontés à des difficultés parce qu'ils ont choisi ce mode de transport responsable et limitant les émissions de CO<sub>2</sub>. Leur protection doit être en conséquence renforcée, et non le contraire, comme le défendent certains.

→ Chapeau et intertitres sont de la rédaction.